Nr 16 (37)

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 1 — 15 września 1950 | Cena 20 zł.

JEŻELI ARMIA NASZA BĘDZIE POSIADAŁA W DOSTATECZNEJ ILOŚCI PRAWDZIWIE ZAHARTOWANE KADRY BĘDZIE NIEZWYCIĘŻONA.

JÓZEF STALIN

PODOFICEROWIE-WYCHOWAWCAMI NOWYCH KADR

Wychowanie żołnierza to zaszczytna i odpowiedzialna praca. Specjalnie ważna na dzisiejszym etapie rozwoju naszego Ludowego Wojska i w naszej Służbie, wymagającej doskonałego opanowania umiejętności żołnierskich oraz znajomości skomplikowanej techniki.

W pracy tej obok oficera wielki udział przypada podoficerom. Na nich bowiem właśnie, jako na bezpośrednich dowódcach i wychowawcach, wzorują się żołnierze naszej Służby. Ich osobisty przykład mobilizuje żołnierzy do lepszego wykorzystywania obowiązków służbowych, zdobywania wiedzy wojskowej i technicznej.

Wielkie zadanie wychowania nowych kadr żołnierskich naszej Służby spełnią jednakże tylko ci podoficerowie, którzy zdobędą zaufanie podwładnych, osiągając dzięki swym kwalifikacjom fachowym wysoki autorytet. Dlatego też podoficer Służby Samochodowej winien być zarówno dobrym wychowawcą, wpajając w żołnierza prawdziwy ludowy patriotyzm, poczucie nierozerwalnej więzi z ludem pracującym, z wszystkimi postępowymi siłami świata ze Związkiem Radzieckim na czele, jak i doradcą i nauczycielem w trudnej pracy fachowej kierowcy lub mechanika.

Takim wzorowym podoficerem jest właśnie w naszej Służbie st. sierż. Radom, uczestnik walk 2 AWP.

St. sierż. Radom szczególną troską otacza wyszkolenie polityczne i fachowe, prowadząc zajęcia osobiście i przygotowując wzorowo konspekty rozumiejąc, że w ten sposób najlepiej wypełni uchwały IV Plenum KC PZPR.

Nie mniejszą troską otacza również st. sierż. Radom warunki materialne żołnierzy, stara się dokładnie poznawać ich samych, wiedząc, że jest to niezbędnym czynnikiem wychowania nowej kadry.

(dokończenie na str. 2)

W 11 ROCZNICĘ tragicznego września

Jedenaście lat dzieli nas od tragicznego września 1939 roku, gdy pod naporem faszystowskich czołgów, mimo bohaterstwa żołnierza, runął jak domek z kart sanacyjny mit o sile Polski, a zamiast niego w całej ohydzie ujawniła się zdrada burżuazji, wolącej oddać kraj w niewolę, niż bronić go w sojuszu ze Związkiem Radzieckim.

Tragedia wrześniowa była nieuchronną konsekwencją przedwrześniowej rzeczywistości. Źródła jej leżały w słabości przegniłej, kapitalistycznej gospodarki, nędzy szerokich mas pracujących, zdradzieckiej, wrogiej Związkowi Radzieckiemu, a podporządkowywującej się Hitlerowi polityce obszarników i fabrykantów. W słabości armii przedwrześniowej, która według planu sanacyjnego dowództwa służyć miała jedynie jako siła pomocnicza u boku hord hitlerowskich w marszu na Kraj Socjalizmu.

Zrozumienie przyczyn katastrofy torowało drogę prawdzie o nowej Polsce, którą głosili narodowi najlepsi synowie ludu pracującego — komuniści.

Wizji nowej Polski, złączonej ścisłym sojuszem ze Związkiem Radzieckim, której nie będzie więcej zagrażał wrzesień, która będzie ojczyzną robotnika i chłopa, a nie wyzyskiwacza i sprzedawczyka niemieckiego, nie potrafił zaciemnić jad sanacyjnej i hitlerowskiej propagandy i jej rodzimych sojuszników spod znaku Bora, Andersa i NSZ-towskich pachołków. Masy pracujące wiedziały, że wyzwolenie narodowe i społeczne przyniesie Polsce Wielki Kraj Robotników i Chłopów — Związek Radziecki i jego bohaterska armia.

To też dziś, gdy te same siły imperialistyczne, które były sprawcami wrześniowej tragedii, wyciągają brudne łapy po ziemię innych narodów, gdy na Korei giną od amerykańskich bomb kobiety i dzieci, tak, jak ginęły u nas przed 11 laty, wiemy jasno, co trzeba czynić. Wyciągnęliśmy bowiem słuszne wnioski z września 1939 roku. Są nimi: realizować Plan 6-letni, wzmacniać siłę naszej ludowej armii, nasz nierozerwalny sojusz z ZSRR, bronić pokoju wraz ze wszystkimi postępowymi siłami świata pod przewodem Kraju Socjalizmu.

Nowe Kadry Podoficerskie

PLUT. LAUFERSKI PRYMUSEM KURSU

W Oficerskiej Szkole Samochodowej w oddziale oficera Pawłowskiego, zakończony został kurs podoficerów Służby Samochodowej.

Uczestnicy kursu zostali wyszkoleni na kierowców-mechaników i warsztatowców. Wzbogacili się w nowe wiadomości praktyczne i teoretyczne z zakresu wyszkolenia technicznego i wojskowo-politycznego, co w pełni gwarantuje wywiązywanie się z nałożonych obowiązków.



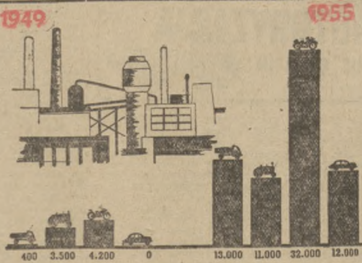
plut. Jan Lauferski

Wzorowe wyniki uzyskali kursanci - podoficerowie: Cz. Kozłowski, E. Cudowski, K. Jędrzejak, K. Olszewski, Cz. Nawrocki, M. Szostak, T. Klapczyński, i St. Kuświk. Prymusem kursu został plut. Jan Lauferski.

Przodownicy wyszkolenia otrzymali od K-dta Szkoły pamiątkowe nagrody.

Nowe kadry podoficerów Służby Samochodowej realizować będą w jednostkach już na samodzielnych stanowiskach Plan 6-letni w zakresie motoryzacji. To też dowództwo i aparat polityczny, organizacje partyjne i ZMP-owskie otoczyły opieką młodych podoficerów, pomagając im wdrożyć się do pracy w służbie naszego wojska dla wzorowego wykonania rozkazu Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

Zdzisław Ciesiołkiewicz
kpr. pchor.



O motoryzacji w Planie 6-letnim piszemy na str. 2-ej i 3-ej

Poznajemy przyszłych oficerów naszej służby



Od lewej: sierż. pchor. Marciniak Franciszek, plut. pchor. Gołąb Henryk, plut. pchor. Romuk Józef, plut. pchor. Martyka Bronisław, plut. pchor. Nesteruk Eugeniusz i plut. pchor. Hoffman Marian.

W Każdym numerze naszego pisma podajemy wiadomość o co raz większych postępach podchorążych Oficerskiej Szkoły Samochodowej. Wzrasta poziom wyszkolenia fachowego i politycznego przyszłych oficerów naszej Służby. Ostatnio odbyta letnia praktyka w jednostkach jeszcze bardziej związała podchorążych z ich przyszłą pracą. Stają się oni wzorowymi samochodziarzami.

(Dokończenie na str. 2)

Nad lepszym wykonaniem zadań naszej służby radził

ZLOT WZOROWYCH KIEROWCÓW

Kierowcy jw. 2837, odbyli wspólny Zlot, na którym omówili, najważniejsze zadania stojące przed Służbą Samochodową na terenie swoich jednostek. W dyskusji głos zabierali przodownicy naszej Służby: wzorowi oficerowie, kierowcy i mechanicy.

Kpt. Tryba zameldował o sprawnie przebiegających przygotowaniach do inspekcji jesiennej, oraz nakreślił rozwój motoryzacji w perspektywie Planu 6-letniego.

Por. Woźniak podkreślił ważność zadań kierowcy na obozach letnich, gdzie ma on podnosić gotowość bojową naszej Służby. Kpt. Wysocki poinformował zebranych, że na terenie jego jednostki wyróżnieni kierowcy otrzymują w nagrodę książki fachowe.

Kpr. Gul zanalizował metody przygotowywania się do przeglądów, podkreślając, że dzięki podziałowi na brygady remontowe jego grupa ostatnio uzyskała wynik bardzo dobry. Kan. Dyndalski zameldował o dużych oszczędnościach paliwa na swym samochodzie. Szereg. Mróz i Paluszek powiedzieli o stałym podnoszeniu gotowości technicznej w swych jednostkach.

Po odczytaniu przyjętej jednogłośnie Uchwały Zjazdu, zebrani kierowcy odśpiewali na zakończenie Międzynarodówkę,

(s)

WITAMY I KONGRES POKOJU

Cały naród polski powitał dalszymi osiągnięciami w realizacji Planu 6-letniego i nowymi zobowiązaniam produkcyjnymi I Polski Kongres Pokoju, jaki w pierwszych dniach września obradował w Warszawie. Również i my, żołnierze Służby Samochodowej łączymy się z masami pracującymi kraju i całym społeczeństwem dla zadokumentowania naszej niezłomnej postawy w walce o pokój, postęp i socjalizm. Naszym wkładem w walkę o pokój i budownictwo zrębów socjalizmu w Polsce, będzie nieustanne wzmacnianie obronności i siły naszego ludowego wojska przez codzienne podnoszenie gotowości bojowej i dyscypliny żołnierskiej, przez wzorowe wykonywanie rozkazów Dowództwa i wypełnianie wojskowej przysięgi. W ten sposób niweczymy agresywne plany imperialistycznych podżegaczy wojennych i jeszcze bardziej wzmacniamy siły światowego frontu pokoju, któremu przewodzi wielki Związek Radziecki i chorąży postępu — Generalissimus Józef STALIN.

POLSKA NIEZŁOMNYM OGNIWEM FRONTU POKOJU. WYKUWAĆ JEJ SIŁĘ I OBRONNOŚĆ — TO NASZE GŁÓWNE ZADANIE W WALCE O POKÓJ

W trosce o nowy sprzęt w jednostkach

PRZEGLĄD SAMOCHODÓW PRZEZNACZONYCH DO KONSERWACJI

Nie wszystkie samochody biorą udział we wznowionym szkoleniu, poprzedzającym jesienną inspekcję. Wiele spośród nich, a w szczególności nowe doskonałe wozy radzieckie znajdują się na konserwacji.

Obowiązkiem naszym jest zapewnić samochodom tym należytą obsługę techniczną i uchronić je od uszkodzeń, które mogłyby zaistnieć przez wpływ temperatury, słońca, deszczu lub braku należytej pielęgnacji.

O wynikach przechowania w dużej mierze decydują również przegląd i obsługa techniczna, którą przeprowadzamy przed postawieniem samochodów na konserwację.

W zakres tej obsługi wchodzą następujące czynności, które wykonuje personel parkowej stacji obsługi z pomocą kierowców:

— dokładne oczyszczenie samochodu z błota i kurzu, uporządkowanie budki kierowcy i skrzyni ładunkowej, umycie i wysuszenie,
— sprawdzenie szczelności zbiorników: benzyny, wody, oleju i płynu hamulcowego, przewodów benzynowych; pompki benzynowej, gaźnika, chłodnicy, pompki wodnej, przewodów ruchomych i gumowych, miski olejowej, filtra oleju i pokrywy mechanizmu rozrządu;
— sprawdzenie umocowania i w razie potrzeby umocowanie silnika w ramie, chłodnicy, pompki wodnej, wodnych przewodów rurowych, gaźnika, rury ssącej, i wydechowej, filtra olejowego, pokrywy mechanizmu rozrządu, prądnicy, samoczynnego włącznika — wyłącznika, rozrusznika, rozdzielacza zapłonu;
— sprawdzenie stanu technicznego akumulatora, polegające na zbadaniu szczelności poszczególnych cel, poziomu elektrolitu i jego gęstości, usunięcie braków i naładowanie;
— bezpośredni przegląd i sprawdzenie systemu elektrycznego, stanu podstawowych styków, stanu przewodów i świec, przewodu wysokiego napięcia, jego połączenia z cewką zapłonową i rozdzielaczem zapłonu;
— zdjęcie, oczyszczenie, względnie umycie filtra powietrznego i elementów filtrujących, rurowych przewodów wlewu i chłodzenia miski olejowej silnika oraz zmiana oleju w zbiorniku;
— oczyszczenie i umycie sitka i filtrującego elementu filtra paliwowego i pompki benzynowej;
— spuszczenie brudnego oleju z osadnika filtra oleju;
— oczyszczenie powierzchni zmiennego elementu filtrującego od lepkiego osadu, umycie i wytarcie do sucha wewnętrznej powierzchni filtru;
— sprawdzenie poziomu i stanu smarów w zbiornikach pędnych mostów, skrzynce biegów i skrzynce rozdzielczej, w razie potrzeby zamiana lub uzupełnienie;
— zmiana oleju w misce olejowej silnika po jej oczyszczeniu i umyciu rozpuszczonym olejem;
— przesmarowanie wszystkich punktów smarowania, zgodnie z właściwą tabelą smarowania;
— uruchomienie silnika i po podgrzaniu do normalnej temperatury sprawdzenie jego pracy na różnych obrotach;
— sprawdzenie podczas przebiegu na odległości 1—2 km: rozwijania mocy silnika, „zryw" pojazdu, pracy sprzęgła, ruchu pedałów, czy nie mają miejsca zgrzyty kół zębatych skrzynki biegów i skrzynki rozdzielczej, działania hamulców, działania przyrządów pomiarowych na desce rozdzielczej, łatwości prowadzenia pojazdów.

Podczas przeglądu dokonuje się również wszystkich potrzebnych napraw, usuwa się braki, dokompletowuje się brakujące części. Dla ochrony przed korozją wszystkie metalowe niemalowane części zewnętrzne samochodu oczyszcza się i przesmarowuje, malowane myje i osusza, uzupełnia ewentualnie brakującą farbę, części gumowe po umyciu wyciera się do sucha.

Przeglądowi podlega również wożony zestaw części zamiennych oraz komplet narzędzi, które po oczyszczeniu, przesmarowaniu i owinięciu w przetłuszczony papier, lub w tkaninę przechowuje się w samochodzie.

POZNAJEMY PRZYSZŁYCH OFICERÓW

(dokończenie ze str. 1)

Sierż. pchor. Marciniak Franciszek wychował się w rodzinie robotnika folwarcznego w pańskim dworze, lecz Polska Ludowa otworzyła mu drogę do awansu. Służy w WP od 1945 r., a w Oficerskiej Szkole Samochodowej jest wzorowym i koleżeńskim podchorążym, który uczy się zespołowo pomagając innym kolegom. Pilność i dokładność to jego cechy, które pozwoliły mu stać się przykładnym podchorążym.

Plut. pchor. Gołąb Henryk, syn małorolnego chłopa, przeszedł jako samochodziarz sławny szlak I Armii. Dzisiaj tak jak kiedyś walczył, tak usilnie uczy się i pracuje, by stać się dobrym dowódcą i oficerem samochodowym. Jego zdjęcie znajduje się na tablicy wzorowych podchorążych pododdziału oficera Szulwica. Znalazło się dlatego, że plut. pchor. Gołąb swymi doświadczeniami frontowymi i nauką dzieli się ze wszystkimi. Jest przyjęty jako ZMP-owiec w poczet kandydatów PZPR.

Plut. pchor. Romuk Józef, to też samochodziarz frontowy, którego piersi zdobią odznaczenia, zdobyte na polu walki. Plut. pchor. Romuk jest jednym z najlepszych i najpilniejszych uczniów w plutonie oficera Niezgódki, a w szczególności ma bardzo dobrze praktycznie i teoretycznie opanowaną eksploatację. Jest jednym z aktywniejszych członków ZMP.

Plut. pchor. Martyka Bronisław, to przodownik wyszkolenia bojowego. Opanowując po mistrzowsku sztukę wojskową dobrze uczy się przedmiotów technicznych, nie zaniedbując wyszkolenia politycznego, które jest podstawą naszego socjalistycznego wychowania siebie, a w przyszłości przez nas — nowych kadr naszego wojska.

Plut. pchor. Nesteruk Eugeniusz, to jeden z najlepszych i nigdy niezawodnych strzelców Oficerskiej Szkoły Samochodowej. Każde strzelanie z k. b. k. czy pistoletu maszynowego kończy zawsze wynikiem b. dobrym.

Plut. pchor. Hofman Marian należy do grupy podchorążych, którzy najlepiej opanowali wyszkolenie polityczne i przodują w pracy społeczno-politycznej na terenie Szkoły. Entuzjasta piłki nożnej i sportu motorowego.

Jest sekretarzem Zarządu Koła ZMP.

Takich podchorążych ma Wojsko Polskie. Takich podchorążych szkoli i wychowuje Oficerska Szkoła Samochodowa. Szczycimy się ich sukcesami, bo są to najlepsi synowie ludu pracującego, oddani całkowicie sprawie utrwalenia pokoju i zbudowania socjalizmu.

kpr. pchor. Ciesiołkiewicz Z.

PODOFICEROWIE-WYCHOWAWCY KADR

(Dokończenie ze str. 1)

St. sierż. Radom, wzorowy podoficer.

St. sierż. Radom jest **ZMP-owcem** i w pracy swej korzysta szeroko z tego wspaniałego oręża wychowaczego, jakim jest organizacja partyjna i ZMP-owska. Gdy ma kiedykolwiek trudności umie zawsze pociągnąć do współpracy członków Partii i ZMP. Daje on równocześnie przykład osobistej pracy i wzrostu. Stale pogłębia swe polityczne i fachowe wiadomości, wysuwając się na czoło podoficerów jednostki.

Dzięki wiedzy fachowej st. sierż. Radoma i jego trosce o wychowanie żołnierzy, jednostka ma po linii naszej Służby poważne sukcesy. Park samochodowy stawiany jest na wzór innym, wszystkie samochody są sprawne, ukompletowane, a poziom wyszkolenia politycznego, bojowego i fachowego kierowców stale wzrasta.

W walce o wykonanie zadań szkoleniowych w okresie obozów letnich, aktyw podoficerski naszej Służby poważnie wzrósł ilościowo i jakościowo.

St. ogniomistrz Leszczyński, kpr. Woźniakowski, kpr. Tokarski Henryk, kpr. Podrucki Julian, kpr. Kobier i dziesiątki innych wzorowych podoficerów przykładowo realizują zadania, jakie stawia przed nimi Dowództwo, wzmacniając tym siłę bojową naszego wojska.

Metody pracy wzorowych podoficerów, rozumiejących wielkie znaczenie swojej pracy dla wychowania nowych kadr naszej Służby oraz podniesienia gotowości technicznej sprzętu, winni przyswoić sobie wszyscy podoficerowie.

Stałe samokształcenie i podnoszenie swego poziomu politycznego i fachowego, stosowanie coraz doskonalszych metod wychowania i nauczania, opieranie się w pracy na organizacji ZMP-owskiej i partyjnej, wzorowa troska o powierzony sprzęt — zapewni im zaszczytne przodownictwo i przyczyni się poważnie do wzmożenia gotowości bojowej naszej Służby.

kpt. Z. Wilamowski

Nasz konkurs

— CO TO JEST?

Dowiedzieliśmy się z prawdziwym zadowoleniem, że nasz stały konkurs „Co to jest?" okazał się ostatnio zbyt łatwy. Dlatego też, przedstawiamy rysunek bardziej skomplikowany i prosimy nie tylko o odgadnięcie zespołu samochodowego, który on przedstawia, lecz również o stwierdzenie czy rysunek jest prawidłowo umieszczony oraz czy i gdzie znajduje się amortyzator. Prosimy o nieszukanie odrazu na stronie 4-ej odpowiedzi, lecz zastanowienie się wspólnie z kolegami i znalezienie właściwej odpowiedzi bez pomocy „ZK".

MOTORYZACJA W PLANIE 6-LETNIM

Osiągnięcia polityczne i gospodarcze polskiej klasy robotniczej wraz ze wspaniałym rozwojem całego przemysłu, tworzonego w wyniku świadomego wysiłku mas pracujących naszego kraju, wysunęły na czołowe pozycje szereg nowych, zaniedbanych w Polsce przedwrześniowej zagadnień ogólno-gospodarczych. Wśród nich jednym z najważniejszych jest sprawa motoryzacji i innych dziedzin naszego życia z nią związanych jak: mechanizacji rolnictwa, przyspieszenia i powiększenia dostawy towarowej między miastem i wsią, ułatwienia służby zdrowia, przyspieszenia komunikacji i mechanizacji naszego budownictwa.

Tak więc wielki plan rozbudowy naszego ludowego państwa po raz pierwszy w historii uwzględnia problem motoryzacji nie według upodobań dostawców zagranicznych, lub interesów kapitalistycznych wytwórni samochodowych tak, jak to było przed rokiem 1939, ale według faktycznych i uzasadnionych potrzeb gospodarki narodowej, rozwijającej się wspaniale w Planie 6-letnim.

Przechodząc do bardziej szczegółowego omówienia przyszłości motoryzacji kraju możemy stwierdzić, że planowanie w tej dziedzinie w okresie 1949—55, zostało oparte w pierwszym rzędzie na cyfrach wynikających z rzeczywistej konieczności przewozowej w ostatnim roku rozwijającej się gospodarki narodowej, po odliczeniu wszelkich innych możliwych sposobów transportu jak wodny, powietrzny i kolejowy.

W dziale transportu zmotoryzowanego przyjęto tylko te odcinki, których koszty okażą się najbardziej racjonalne i nie wpłyną zasadniczo na cenę przewożonych towarów.

Tak więc potrzeby przewozowe w pierwszym rzędzie stały się wskaźnikiem ilości i rodzajów sprzętu motorowego w Planie 6-letnim. Trzeba bowiem wiedzieć, że samochody specjalne, jak np. autobusy, sanitarki i wozy ciężarowe wielkiej ładowności, jako potrzebne w ograniczonej ilości, nie będą w ramach Planu 6-letniego produkowane przez nasz przemysł krajowy. Dlatego też, ustalone liczby produkcji i importu niektórych typów specjalnych, stanowią odbicie najbardziej rzeczywistych i uzasadnionych potrzeb naszej gospodarki socjalistycznej planowanej ze skrupulatnością, rozwagą i konsekwencją, cechującą nasz wysiłek i pracę w budowaniu zrębów socjalistycznej ojczyzny w oparciu o dotychczasowy dorobek, zwycięstwa klasy robotniczej i pomoc Związku Radzieckiego.

Na podstawie danych cyfrowych z dumą możemy stwierdzić, że najważniejszy produkt naszego młodego przemysłu motoryzacyjnego, samochód ciężarowy Star-20 i ciągnik Ursus-45, stanowią czołową pozycję w rozwoju motoryzacji kraju. Znane już wszystkim i należycie ocenione przez użytkowników trzy i pół tonowe Stary w roku 1955 osiągną liczbę produkcji rocznej sięgającą 13 tysięcy sztuk. Równocześnie wyłaniająca się potrzeba wozów ciężarowych o nośności mniejszej, to jest 2 i pół tony, zostanie zrealizowana przez ukazanie się na naszym rynku w ostatnim roku Planu ilości 12.000 sztuk tego modelu. Samochody osobowe, których gigantyczna fabryka rośnie w tempie bolszewickim na polach Żerania pod Warszawą, osiągną liczbę 12.000 sztuk w roku 1955.

Uwzględniając w szczególności pęd młodzieży do sportu motorowego i dążąc do zaopatrzenia ludzi pracy w motocykle małolitrażowe, zezwalające na dojeżdżanie do pracy i korzystanie ze wspaniałych możliwości turystycznych Polski, produkcja motocykli osiągnie w 1955 roku ilość imponującą 32.000 sztuk.

Dalszy rozwój mechanizacji rolnictwa, powstawanie coraz większej ilości sieci spółdzielni produkcyjnych, a tym samym zapotrzebowanie na ciągniki rolnicze, zostanie pokryte w zupełności przez doprowadzenie liczby produkowanych rocznie ciągników do 11.000 sztuk.

Zrozumiałe, że równolegle z powyżej opisanym rozwojem motoryzacji, nastąpi zwiększenie wydajności kolejnictwa. Tak więc w przeliczeniu na głowę ludności przewiezione zostanie 8,5 tony towarów w roku 1955 w porównaniu do 2,17 tony towarów przewiezionych w roku 1938. Przewozy osobowe na kolejach normalno-torowych wzrosną w 1955 roku **o 90,5% w stosunku 1949 roku.**

SAMOCHÓD TERENOWY GAZ-63

WSPANIAŁA NOWA RADZIECKA CIĘŻARÓWKA

Samochód terenowy GAZ-63 różni się od samochodu GAZ-51 jedynie tymi zespołami i częściami, które trzeba było dodać lub zmienić, celem uzyskania wysokiej zdolności przezwyciężania terenu. Odrębne więc zespoły samochodu GAZ-63 są następujące: przedni most z wałem napędowym, skrzynka rozdzielcza, koła i ogumienie.

Konstrukcję samochodu GAZ-63 opracowano jednocześnie z konstrukcją samochodu GAZ-51; w ten sposób wszystkie wspólne zespoły obu pojazdów są wymienne.

KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA.

Ciężarowy — terenowy samochód GAZ-63 — dwuosiowy o dużej zdolności przezwyciężania terenu z napędem na obie osie (typu 4 × 4). Nośność pojazdu po szosie wynosi — 2,7; w terenie — 1,5 t.

Ciężar samochodu bez ładunku i bez kierowcy z paliwem wynosi — 3.280 kg.

Długość samochodu — 5.525 mm, szerokość — 2.200 mm, wysokość — 2.185 mm, rozstaw osi — 3.100 mm.

Rozstaw przednich kół — 1.588 mm, rozstaw tylnych kół — 1.600 mm.

Prześwit najniższych punktów (obudowy mostów) — 270 mm.

Samochód GAZ-63 jest wyposażony w dwa zbiorniki benzyny:

— jeden o pojemności 90 l. znajduje się pod siedzeniem kierowcy;
— drugi o pojemności 105 l. jest zawieszony podobnie jak w samochodzie GAZ-51.

Sprzęgło GAZ-51, suche, jednotarczowe, półodśrodkowe.

Skrzynka przekładniowa GAZ-51, trzysuwowa, czterobiegowa.

Tylny most taki sam jak w samochodzie GAZ-51 ostatniej serii z tą jedynie różnicą, że stosunek przekładniowy wynosi 7,6:1.

Rama tłoczona z taśmy stalowej i nitowana; w odróżnieniu od ramy samochodu GAZ-51 posiada zamiast poprzeczki nr. 3 dwie dodatkowe poprzeczki do umocowania skrzynki rozdzielczej.

Zawieszenie jest takie same jak w samochodzie GAZ-51. Przednie resory pracują wraz z amortyzatorami o dwustronnym działaniu. Tylne resory są wyposażone w resory pomocnicze.

Mechanizm kierownicy jest taki sam w samochodzie GAZ-51.

Hamulce szczękowe na wszystkich czterech kołach. Średnica bębnów przednich kół — 355 mm, szerokość szczęk — 60 mm; średnica bębnów tylnych kół — 380 mm, szerokość ich szczęk — 80 mm.

Hamulce nożne posiadają napęd hydrauliczny i różnią się od hamulców samochodu GAZ-51 tylko większą długością (o 80 mm) giętkich nagumowanych węży.

Hamulec ręczny — tarczowy, osadzony na wtórnym wałku skrzynki rozdzielczej; różni się on od hamulca GAZ-51 tylko konstrukcją zawieszenia szczęk.

PRZEDNI MOST.

Przedni most samochodu GAZ-63 przenosi siłę napędową na przednie kierowane koła. W tym celu most ten wyposażono w pojedynczą stożkową przekładnię, mechanizm różnicowy i zwrotnice.

Stosunek przekładniowy głównej przekładni 7,6:1. Atakujące koło zębate posiada 5 zębów, koła zaś talerzowe — 38 zębów (główna przekładnia samochodu GAZ-51 posiada odpowiednio 6 i 40 zębów).

Aby przenieść moment obrotowy na przednie koła i uzyskać ich równomierny obrót przy dużych skrętach, zastosowano przegub stałej szybkości obrotowej.

Żelaznym murem starała się polska burżuazja i rząd sanacyjny odciąć kierowców i mechaników w przedwrześniowym okresie od wiadomości o gigantycznym rozwoju motoryzacji w ZSRR, od wszelkich informacji o doskonałości techniki, wyprodukowanej rękoma wolnej od wyzysku klasy robotniczej Kraju Rad. Sądzili ci zdrajcy naszego narodu, że w ten sposób uda się im ukryć słabość i upadek motoryzacji polskiej pod ich rządami nędzy i wyzysku.

Wspaniałość radzieckiej techniki poznaliśmy dokładnie, jako pierwsi dopiero my, żołnierze Odrodzonego Wojska Polskiego, dzięki braterskiej ofiarności z jaką przekazała nam Armia Radziecka bogaty sprzęt motoryzacyjny.

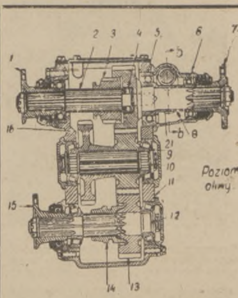
Poznaliśmy doskonałość i wytrzymałość samochodów radzieckich w trudnych warunkach polowych, zobaczyliśmy ich bezwzględną przewagę nad produktami państw imperialistycznych. Chroniliśmy je jak najcenniejszy skarb nieznany przedtem, ani w tej ilości, ani jakości w dawnym wojsku polskim.

Tę piękną tradycję frontowych kierowców mechaników 1 i 2 AWP przejęła Służba Samochodowa Ludowego Wojska Polskiego.

Przodownicy naszej Służby cały wysiłek wkładają, aby jaknajlepiej poznać nową technikę radziecką, aby jaknajstaranniej chronić i najumiejętniej wykorzystywać nowe wspaniałe ZIS-y i GAZ-y.

Jednym z nowych produktów socjalistycznego przemysłu Kraju Rad jest GAZ-63, przystosowany specjalnie do eksploatacji w trudnym terenie.

Samochód ten, będący w użyciu odpowiednika Dodge'a 3/4, wykazuje, w najlepszy sposób ogromną przewagę tak konstrukcyjną, jak i jakościową nad tym osławionym przez imperialistów wozem. Obowiązkiem każdego kierowcy i mechanika naszej Służby jest poznać jak najdokładniej budowę nowego samochodu, nauczyć się jak najdoskonalej go pielęgnować.



SKRZYNKA ROZDZIELCZA:

1 — kołnierz umocowania pośredniego wałka napędowego, 2 — wałek główny, 3 — koła zębate włączania przekładni bezpośredniej i obniżającej, 4 — łożyska rolkowe, 5 i 6 — łożyska kulkowe wału napędowego tylnego mostu, 7 — kołnierz umocowania wału napędowego, 8 — wałek odbiorczy, 9 — koło zębate bezpośredniej przekładni, 10 — wałek pośredni, 11 — odkładki regulacyjne, 12 — wał napędowy przedniego mostu, 13 — koła zębate napędu przedniego mostu, 14 — przesuwka włączania przedniego mostu, 15 — kołnierz napędu przedniego mostu, 16 — koło zębate przekładni obniżającej, 21 — wodzik włączania przedniego mostu.

REGULACJA ŁOŻYSK SWORZNIA.

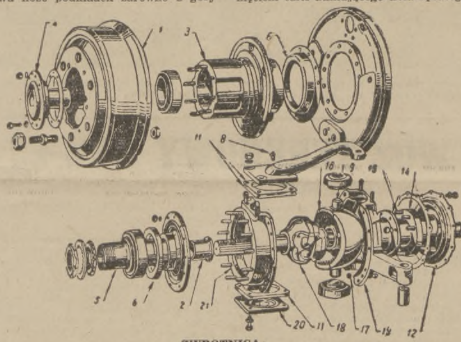
Luz w łożyskach prowadzi do ich szybkiego zużycia. Luz osiowy reguluje się, zmieniając ilość podkładek różnej grubości (0,10, 0,25 i 0,75 mm). Jednakowa ilość podkładek zarówno z góry jak i z dołu zapewnia współosiowość części zwrotnicy.

Pierwszego sprawdzenia łożysk i, jeżeli trzeba, regulacji (usunięcie po jednej cienkiej podkładce z każdej ze stron), dokonuje się po przejechaniu 1000 km, tzn. dotarciu silnika.

Podczas dalszej pracy samochodu regulacji dokonuje się co 6.000 km.

Główne przekładnie i piasty kół napędowych reguluje się w samochodzie GAZ-63, tak samo jak w samochodzie GAZ-51.

Podczas regulacji należy przed usunięciem tulei atakującego koła zębatego głównej przekładni rozebrać obudowę mostów, zapobiegając w ten sposób połamaniu się cylindrowego łożyska, atakującego koła zębatego.



ZWROTNICA:

1 — bęben hamulcowy, 2 — tulejka pia sty, 3 — piasta, 4 — kołnierz piasty, 5 — uchwyt, 6 — uszczelniacze piasty (zewnętrzny i wewnętrzny), 7 — nakrętka przymocowania tarczy hamulcowej i uchwytu do korpusu zwrotnicy, 8 — tłocznica do olejenia, 9 — sworzeń, 10 — wąs podłużnicy, 11 — podkładki do regulowania łożyska sworznia, 12 — u szczelniacz zwrotnicy, 13 — pierścień wspornikowy, 14 — rękaw półosi, 15 — gwintowany korek przymocowania wspornika kulowego, 16 — wspornik ku lowy, 17 — korek otworu kontrolnego, 18 — napędzająca połówka przegubu s tałej szybkości kątowej, 19 — wewnętrzna miska korpusu zwrotnicy, 20 — na kładka łożyska sworznia, 21 — zewnętrzna miska korpusu zwrotnicy.

SMAROWANIE PRZEDNIEGO MOSTU.

Przeguby zwrotnic smaruje się tylko lepkim trudnotopliwym smarem „Marfak“. Nie należy stosować do smarowania środków zastępczych; w ostatecznym wypadku można używać mieszaniny składającej się z nigrolu (60—70%) i towotu (40—30%).

Co każde 6000 km należy do obudowy wspornika kulowego wtłaczać około 200 g podgrzanego smaru; należy zaznaczyć, że w stanie zimnym smaru nie można wtłoczyć ze względu na jego znaczną gęstość. Podczas napełniania obudowy smarem, należy odkręcać korek otworu kontrolnego.

Co każde 12.000 km (lub dwa razy w roku na wiosnę i jesień), należy przemywać zwrotnice i smarować smarem „Marfak“.

Górne łożyska sworznia smaruje się co 1000 km.

SKRZYNKA ROZDZIELCZA

Zadanie skrzynki rozdzielczej polega na przeniesieniu momentu obrotowego do mostu zarówno tylnego jak i przedniego.

Skrzynka posiada dwie przekładnie:

— bezpośrednią (stosunek przekładniowy 1:1);

(ciąg dalszy na str. 4)

TABOR PKS

11.200

2.377

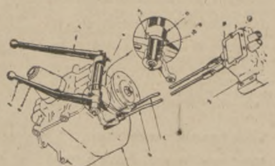
1949 1955

Celem usprawnienia przewozów Państwowej Komunikacji Samochodowej, tabor jej w odniesieniu do autobusów osiągnie w roku 1955 ilość 2377 sztuk, a w samochodach ciężarowych dojdzie do 11.200.

×

Tak mniej więcej w ogólnych zarysach przedstawiają się wytyczne Planu 6-letniego na odcinku motoryzacji. Plan ten polska klasa robotnicza wykona. Nie tak dawno potrafiliśmy doprowadzić przedterminowo do zwycięskiego zakończenia trudnego Planu 3-letniego. W oparciu więc o te doświadczenia i braterską pomoc potężnego Związku Radzieckiego i wzmocnieni zwycięstwami klasy robotniczej całego świata w walce z rozpadającym się kapitalizmem, wykonamy również Plan 6-letni.

Pamiętajmy jednak, co powiedział Prezydent RP Bolesław Bierut na V Plenum KC PZPR: **„Jednakże warunkiem naszego zwycięstwa jest aby każdy człowiek pracy w Polsce stał się świadomym twórcą Planu 6-letniego. Trzeba więc, aby każdy — od dziecka szkolnego poczynając — znał Plan i program budownictwa socjalizmu, aby każdy człowiek pracujący stał się oddany sprawie budowy socjalizmu, bojownikiem i ofiarnym realizatorem Planu 6-letniego“.**



MECHANIZM STEROWANIA SKRZYNKĄ ROZDZIELCZĄ:

1 — dźwignia włączania przekładni bezpośredniej i obniżającej, 2 — zapadka, 3 dźwignia włączania przedniego mostu, 4 — wałek, 5 — wspornik zapadki, 6 — skrzynka rozdzielcza, 7 — cięgła włączania przekładni, 8 — cięgło włączania przedniego mostku, 9 — skrzynka przekładniowa, 10 — tulejka dźwigni włączania przekładni, 11 — wieszak wałka.

POZNAJEMY WZOROWE PARKI SAMOCHODOWE



Czerwona latarka z daleka już sygnalizuje wjazd do parku, oszczędza to nagłego hamowania, a więc i cenne opony.

Krótki okres czasu dzieli nas już od zakończenia wzmożonego okresu szkolenia bojowego i fachowego — okresu obozów letnich, podczas których zdobyliśmy nowe wiadomości z dziedziny użytkowania i chronienia samochodów w warunkach polowych. Niedługo rozpoczniemy szkolenie koszarowe, podczas którego praktyczne wiadomości uzupełniać będziemy we wzmożonym stopniu wiedzą teoretyczną.

Ważnym zadaniem jest więc dla każdego z nas, by utrwalić sobie jaknajmocniej zdobyte na obozach doświadczenia. Dowództwo nasze stara się zadanie to ułatwić; organizując zloty wzorowych kierowców, mechaników, zwiedzanie parków polowych i wystaw prac racjonalizatorskich, pokazowych ćwiczeń przewozowych i zawodów sportowych w terenie.

Szczególnie ważne znaczenie posiada utrwalenie sobie doświadczeń z organizacji służby parkowej jako tej właśnie, od której w wielkim stopniu zależała gotowość techniczna naszych samochodów.

Szereg jednostek na naszym obozie posiada dobrze urządzone parki polowe. Cechuje je szczególna troska o zapewnienie samochodom jak najstaranniejszej ochrony przed niekorzystnym działaniem atmosfery oraz należytej obsługi technicznej. Samochody są więc dobrze zamaskowane pomiędzy drzewami, zaopatrzone w rampy do mycia, smarowania itp., a jednakże jeszcze czegoś parkom tym brak. W niektórych z nich zapomniano o tak zwanym, mówiąc samochodziarskim językiem „doszlifowaniu" czyli wykończeniu szeregu ważnych szczegółów ułatwiających służbę parkową i nadających mu prawdziwie polowy charakter.

Błędu tego uniknęła jednostka oficera Duckiego i jednostka oficera Hojdy.

Tabliczka umieszczona na szczycie bramy z daleka już informuje do jakiej przybywamy jednostki.

Szlaban przy wjeździe zopatrzony jest w świecącą w nocy czerwoną lampkę usuwającą konieczność ostrego hamowania spowodowaną zbyt późnym zauważeniem go.

Na budkach punktów kontrolnych umieszczone są wzory dokumentów, w które winien być zaopatrzony kierowca i tablica przypominająca mu jego obowiązki w drodze.

W dalszą drogę po wzorowym parku prowadzą nas wyraźnie i celowo ustawione znaki drogowe.

Gdy chcemy samochód nasz przesmarować, wiemy, że mechanik lub kierowca na pewno nie zapomni jakiejś kalamitki, bo przed oczyma ma duże tablice z schematem smarowania.

Nie grozi również „zabłądzenie" w parku postoju. Każdy pododdział jest bowiem wyraźnie rozgraniczony od następnego, a tabliczki informują o nim dokładnie (z zachowaniem tajemnicy wojskowej).

Tablice umieszczone przy parkowej stacji obsługi pouczają mechaników i kierowców o ich obowiązkach w czasie dokonywania przeglądów technicznych, piękne hasła polityczne mobilizują zaś do wzmożonego chronienia i lepszego obsługiwania wspaniałej techniki radzieckiej.

Nie grozi również, by przez zapomnienie wyjechał ktoś bez wody w chłodnicy. Na każdym bowiem stojącym na konserwacji samochodzie wspartym na biało malowanych kółkach, z zasłoniętymi ochraniaczami z desek oponami umieszczona jest tabliczka, np. „Woda jest, akumulator zdjęty, olej letni".

Nie trudno również w razie jakiegoś nagłego wypadku wyjechać z parku. Wyraźnie oznaczone drogi alarmowe i strzałki pozwalają zorientować się nawet „obcym". Klucze zaś od szlabanów zawieszone w budce punktu kontrolnego w każdej chwili pozwalają natychmiast uruchomić wszystkie wyjazdy zapasowe.

Wyjeżdżającego wyprowadzają wesołe tablice ilustrujące błędy popełniane w drodze przez kierowców oraz tablica honorowa z fotografiami wzorowych żołnierzy Służby Samochodowej jednostki, z których wyjeżdżający winien brać przykład w czasie wypełniania swego zadania.

Zapamiętajmy więc dobrze koledzy ten wzorowy park samochodowy i postarajmy się, aby nasz w okresie obozów letnich w przyszłym roku wyglądał tak samo.

Bażant, ppor.



Dobrze zamaskowane samochody ochronione są nie tylko od obserwacji „nieprzyjaciela", ale także od szkodliwego działania słońca, kurzu itp. Ochraniacze na kołach przedłużą życie drogich opon.

WSPANIAŁY WÓZ TERENOWY GAZ-63

(Dokończenie ze str. 3)

— obniżającą (stosunek przekładniowy 1,96:1).

Przekładnię obniżającą stosuje się tylko przy ruchu po ciężkich drogach (błota, miękki grunt itp.).

Obudowę skrzynki przymocowuje się do dwóch dodatkowych poprzeczek ramy w czterech punktach na gumowych poduszkach.

PRZEPISY POSŁUGIWANIA SIĘ SKRZYNKĄ ROZDZIELCZĄ.

Przedni most należy włączyć tylko podczas jazdy po nawierzchniach miękkich lub śliskich (po piasku, błocie, śniegu itp), na których jest możliwy poślizg kół napędzających. Stała jazda z włączonym przednim mostem zwiększa zużycie samochodu i podwyższa wydatek paliwa.

Przy włączonej bezpośredniej przekładni w skrzynce rozdzielczej można włączać i wyłączać przedni most na dowolnej szybkości ruchu. Sprzęgła nie należy przy tym wyciskać.

Obniżającą przekładnię należy włączać dopiero po całkowitym zatrzymaniu samochodu i po włączeniu przedniego mostu.

Przy wyregulowaniu łożysk wały nie powinny mieć luzu osiowego i jednocześnie powinny swobodnie się obracać. Dogląd skrzynki rozdzielczej polega na uzupełnianiu, w razie potrzeby, oleju do odpowiedniego poziomu. Terminy zmiany oleju pokrywają się z terminami zmiany oleju w skrzynce przekładniowej.

UKŁAD NAPĘDOWY

Układ napędowy składa się z trzech rurowych wałów typu otwartego i sześciu przegubów z łożyskami szpilkowymi.

Wał pośredni przenosi moment obrotowy ze skrzynki przekładniowej do skrzynki rozdzielczej, a dwa pozostałe wały (główne) ze skrzynki rozdzielczej do przedniego i tylnego mostu.

Główne wały napędowe i wał pośredni są skierowane końcami, na których są wykonane wielokliny, do skrzynki rozdzielczej. Główne wały napędowe są wymienne.

KOŁA I OGUMIENIE.

Zbieżność przednich kół (mierząc odległość pomiędzy oponami) powinna wynosić od dwóch do pięciu mm. Reguluje się zbieżność przez zmianę długości cięgła poprzecznego. Poprzeczne cięgło kierownicy posiada wycięcie. Przy regulacji należy zwracać uwagę, ażeby część wycięta nie dotykała obudowy mostu. Pomiędzy cięgłem i kołnierzem obudowy mostu powinna pozostawać przestrzeń 25 mm.

Koła zarówno przednie jak i tylne są pojedyncze. Rozstaw kół zarówno przednich jak i tylnych jest prawie jednakowy, co jest bardzo ważne dla samochodów o dużej zdolności przezwyciężania terenu. Przy ruchu samochodu po miękkim gruncie znacznie zmniejszają się opory, dzięki temu, że tylne koła idą po koleinach wyciśniętych przez koła przednie.

Samochód GAZ-63 posiada opony o wymiarach 9,75 × 18 z rysunkiem terenowym. Ciśnienie powietrza w przednich oponach powinno wynosić 3 kg/cm², a w tylnych — 4 kg/cm².

Bezwzględnie należy stosować opony jednego wymiaru, przy tym należy zwracać baczną uwagę na ciśnienie w oponach. Oprócz tego kierunek strzałek na bocznych powierzchniach opon powinien się zgadzać z kierunkiem ich obrotu przy ruchu samochodu w przód. Przy ruchu z włączonym przednim mostem i przy użyciu niejednakowych (pod względem średnicy) opon, koła będą się obracały z niejednakową ilością obrotów; doprowadzi to do nadmiernego zużycia opon, przeciążenia układu napędowego i większego wydatku paliwa. W związku z tym nie należy włączać przedniego mostu przy ruchu po drogach o suchej i twardej nawierzchni, gdy włączenie przedniego mostu nie jest właściwie niezbędne.

DANE UZYSKANE PODCZAS DOŚWIADCZEŃ.

Maksymalna szybkość samochodu (ograniczona przez regulator) po równej szosie i z pełnym obciążeniem wynosi 60—70 km/godz.

Samochód z pełnym obciążeniem zużywa latem benzyny na 100 km.:
— po szosie asfaltowej — 29 l.;
— po drodze brukowej — 30—32 l.;
— po złych drogach (błota, piasek) — 40—45 l.

Doświadczenia dowiodły, że samochód GAZ-63 przewyższa, pod względem zdolności przezwyciężania terenu, wszystkie istniejące zagraniczne samochody o dwóch osiach napędowych (typu 4×4).

— Niezależnie zawieszenie koła przedniego złożone z dwóch wahaczy równoległobocznych i sprężyny śrubowej. Rysunek umieszczono górnym ramieniem zawieszenia do dołu, a więc nieprawidłowo. Zespół ten posiada amortyzator teleskopowy, znajdujący się wewnątrz sprężyny śrubowej.

Nasi korespondenci piszą

GRUPY SAMOKSZTAŁCENIOWE PRACUJĄ W JEDNOSTKACH

Żołnierze naszej Służby mogą się poszczycić nie tylko dobrym wyszkoleniem fachowym i liniowym, ale i dobrymi osiągnięciami w szkoleniu politycznym. Dużą pomocą kierowcom i mechanikom są w jednostkach grupy samokształceniowe, które pod kierownictwem bardziej wyrobionych politycznie kolegów ZMP-owców i członków Partii, prowadzą systematyczne zajęcia i pogadanki na aktualne zagadnienia.

W okresie letnich ćwiczeń, dzięki umiejętnemu wykorzystaniu czasu wolnego od zajęć w parku polowym zapoznali się żołnierze jednostki z uchwałami IV Plenum PZPR, sytuacją wojenną na Korei, odbudową polityczną i gospodarczą w Niemieckiej Republice Demokratycznej, a przede wszystkim z cyframi zatwierdzonej przez Sejm ustawy o Planie 6-letnim.

Żołnierze przeegzaminowani przez z-cę d-cy do spraw politycznych wykazali pełną znajomość bieżących zagadnień krajowych i zagranicznych.



Na zdjęciu obok grupa samokształceniowa, której kierownikiem jest ZMP-owiec kan. M. Michalski przy mapie półwyspu Koreańskiego odpowiada na pytania oficera, z-cy do spraw politycznych odnośnie sukcesów Koreańskiej Armii Ludowo-Demokratycznej, walczącej skutecznie pod dowództwem Kim Ir-Sena z amerykańskim imperializmem.

por. Kubiak Stefan

„Za Kierownicą". Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul Nowowiejska 33, Tel. 89680, wewn. 26-03 Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31, Konto PKO Nr 1 9100, Druk. Z.G.P.W. Zam. 1... B-126531